

VELOCLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 14) OORLOGSPERIODE 1940-1944

door **Michel CAPON**

V.C. DE ZEEMEEUW OP NON-ACTIEF

Wegens het uitbreken van de tweede wereldoorlog werd V.C. De Zeemeeuw Oostende tot inactiviteit gedwongen. Alle activiteiten aan de kust werden door de bezetter verboden. De kuststrook werd voor het openbaar verkeer afgesloten. De Duitse bezetter vreesde namelijk voor een aanval van de Geallieerden.

De aangesloten renners, die wensten de wielersport verder te beoefenen, waren genoodzaakt bij een wielersclub van het binnenland aan te sluiten. Velo Club De Zeemeeuw werd hierdoor de facto op non-actief gezet.

Onmiddellijk na de Duitse overwinning van einde mei 1940 hadden de beroepsrenners het moeilijk om de draad des levens weer op te pikken. Zeemeeuwrenners Sylveer en Romain MAES namen plaats achter de tapkast van hun café. Anderen maakten tweedehandsfietsen gebruiksklaar voor de terugkerende vluchtelingen en soldaten.

SMOKKELEN

Nadien werd in het binnenland opnieuw gestart met wielervedstrijden. De voorbereiding op de velokoersen in het voorjaar vergde veel kracht in verhouding tot het te vergaren prijzengeld. Groot werd de verleiding tot smokkelen. Bij sommige coureurs liep de oefenweg samen met de 'blauwersroute'. Ook dat werd voor enkelen een inkomen. De smokkelwaar had een brede waaier: boter, vlees, graan, gerantsoeneerde waren en tabak. Bepaalde Zeemeeuwrenners kozen voor een aanstekelijke combinatie. Van de omgeving van Gistel reden ze naar Zuid-West-Vlaanderen, naar de tabakstreek, met boter. Op hun terugweg waren ze voorzien van tabak, het geld was verstopt in hun schoenen, wanten en soms in hun aarsopening.

Ook tuben waren een gegeerd artikel. Daarvoor staken de renners regelmatig de Franse grens over. Daar was het bandenmateriaal veel goedkoper. Na een tijd kenden ze de beste 'blauwersroutes' als hun broekzak. In het begin stopte men het nieuwe paar tuben onder het zadel. Maar na een tijd hadden de douaniers de training door. Sommige grensbewakers zagen het door de vingers, van anderen moesten ze het dure paar afgeven. Daardoor installeerden de renners voor hun tocht naar Frankrijk oude versleten tuben op hun fiets, die bij hun terugkeer vervangen werden door twee nieuwe.

Het is ook nog gebeurd dat Rik VAN STEENBERGEN (1) in de zomerperiode een wedstrijd in het Waregemse reed. Meer dan goed voorzien van boter op zijn borst, zijn buik en tussen zijn broek vatte hij de terugweg aan. Maar wegens de te grote warmte smolt de kostbare waar vanzelf.... Hij kwam gans besmeurd toe, zonder boter weliswaar !

WIELERWEDSTRIJDEN GEDURENDE W.O. II

De oorlogsperiode 40-44 werd vooral gekenmerkt door het inrichten van criteria. Voor de renners was er altijd een mooie prijzenpot voorzien. De toeschouwers konden de coureurs voortdurend aanschouwen. Die criteriums werden namelijk op kleine omlopen van ongeveer 2,5 km verreden. De volledige afstand was beperkt van 75 tot 150 km.

Voor de beroepsrenner zelf was het veel interessanter om aan een criterium deel te nemen. Waarom de gevaren van een wegwedstrijd en het beulenwerk van een klassieker aangaan, zoals opgave door veelvuldig materiaalpech ingevolge het slechte wegdek, op een verre afstand van de aankomst voor een totale prijs van 10.000 à 15.000 Belg.Fr. Rond de 'kerktoren' bood men totale prijzen van 50.000 Belg.Fr aan. Jan Modaal benijdde de renners. Hij knoopte met 1.000 Fr per maand de eindjes aan elkaar, terwijl de coureurs in twee uur tijd hetzelfde bedrag opstrekten (2). De criteriums rezen als paddestoelen uit de grond. Ieder dorp had zijn eigen kermiskoers.

De prijzen voor fietsmateriaal waren zeer hoog. Een tube kostte vóór W.O. II gemiddeld 50 Fr., tijdens de oorlog liep de prijs op tot een gemiddelde van 2.500 Fr. per stuk (3).

Om de kosten van het fietsmateriaal, voeding en dokter te drukken, verbood het L.V.B. (Ligue Vélocipédique Belge) het gebruik van het versnellingsapparaat. In België reed iedereen met één verzet, meestal 49/17 (4). Het was geen vaste pion (zoals op de piste) maar een vrijwiel. In buurland Frankrijk werd de versnellingsnaaf geduld.

Voor de wedstrijden van stad tot stad werd eerst de toelating gevraagd aan de 'Oberfeldkommandatur'. Er diende altijd rechts van de weg te worden gereden. De organisatoren en de renners dienden de bevelen van de 'Feldgendarmen' en de Belgische Rijkswacht te respecteren bij de doortocht van militaire colonnes. Stopsignalen waren verplichte stopplaatsen. En voornamelijk, het plaatsen van richtingaanwijzers door de inrichters was verboden. Voor de coureurs was het niet eenvoudig de af te leggen weg te volgen zonder één wegwijzer. Blindelings werd op de wedstrijdswagen, die vóór hen uitreed, vertrouwd. Ook de aanwezigheid van het publiek langs de weg kon doorgaan als een richtingsaanwijzer (5).

BANDEN VOOR RACEFIETSEN

Het is gebeurd dat Briek SCHOTTE (6) in 1943 bij Parijs-Tours geen reservetuben meer voorradig had en verder te voet moest. Na een uur stappen had hij geluk, wanneer een wielertoerist stop- en naaigerief bij zich had. Die zondagnamiddag naaide hij in de Franse buitenlucht zijn tuben dicht en kon zijn weg naar Parijs voortzetten. Daar nam hij de trein naar Brussel. Deze leerschool wierp voor SCHOTTE vruchten af. Volgend voorval blijkt belangwekkend om aangehaald te worden.

"Na de oorlog (1945) won Briek SCHOTTE de kermiskoers in Olsene op een merkwaardige wijze; een verhaal waarmee SCHOTTE sportavonden graag opluisterde. Hij was die dag in Gent-Wevelgem gestart, Na 50 km reed Briek voor de eerste keer lek. Toen hij terug bij het peloton aansloot, begaf zijn tube opnieuw. Gent-Wevelgem was afgelopen. Er zat niets anders op dan één tube te stoppen. Bij de terugkeer naar huis langs de rivier de Leie merkte hij op dat in Olsene de start nog moest gegeven worden. SCHOTTE schreef zich meteen in. Halfweg koers brak zijn kader, maar gelukkig overhandigde een toeschouwer hem vlug een fiets. Schotte won de wedstrijd en keerde met bloemen naar huis. Intussen had zijn vriend-verzorger zich radeloos naar het ouderlijk huis van SCHOTTE begeven. Hij had hem niet meer gezien sinds de start van Gent-Wevelgem. Net wanneer hij met de koffers in de hand de opgave van zoonlief meedeelde, reed SCHOTTE met de bloemtuil het erf op. "Ik zie mijn- totaal verbaasde ouders nog altijd in het deurgat staan... Opgeven en toch winnen, dat hebben er mij niet veel nagedaan !" (7).

NAAR HET BUITENLAND

Voor de verplaatsingen naar het buitenland (voornamelijk Frankrijk) hadden de renners een 'Ausweis' of internationaal paspoort nodig. In Frankrijk was het financieel

aantrekkelijk fietsen. Vandaar dat veel West-Vlamingen, en ook Zeemeeuwrenners, naar ginder gingen koersen. Zo voorzagen de Franse rijwielmerken een fiets, tuben, een petje, een trui, eten en drank. De Belgen hoefden enkel hun zadel en guidon mee te brengen. Dit omdat iedere renner van schouderbreedte verschilt en zijn zitvlak gevoelig is (8). Deze regels golden ook voor de periode van vóór W.O. II (9).

VLAAMSE WIELER UNIE

Tijdens de tweede Wereldoorlog werd de L.V.B. (Ligue Vélocipédique Belge) voor de eerste maal in haar geschiedenis gefederaliseerd. Toen werd de diepgewortelde Vlaamse wielerkwestie, een problematiek waarbij de Vlamingen zich al ruim een halve eeuw miskend voelden door het Brussels-Belgisch establishment, in de oorlogscontext opgelost (10).

Vanaf mei 1940 roken de Vlaamse federalisten hun kans om de L.V.B. te gronde te richten. Op 14 augustus 1940 verenigde het Algemeen Vlaams Sportverbond twaalf sportbonden, die onafhankelijk van enige politieke overtuiging een bepaalde sporttak onder hun leiding hadden. Voor de wielersport nam Achiël VAN GOOLEN van de Antwerp Bicycle Club het voortouw (11). Onmiddellijk werden er met de L.V.B. onderhandelingen gestart. Zoals in al de Belgische communautaire kwesties werd het een lang en hard discussiegevecht.

Uiteindelijk werd op 18 februari 1942 de federalisering een feit. De Belgische Sportbond bleef voortaan als koepelstructuur van de Vlaamse en Waalse vleugel bestaan. Daarbij waren de Vlaamse Wieler Unie (V.W.U.) en de Union Cycliste Wallonne (U.C.W.) quasi-autonome afdelingen (12). Begin juni 1944 hield de V.W.U. op te bestaan (13).

In 1935 was er reeds een afsplitsing geweest in een reactie op een sportwereld die de facto hoofdzakelijk in handen van Franstaligen was. In Antwerpen werd toen de Vlaamse Wielerbond opgericht. De actieradius reikte niet verder dan de categorieën 'Beginnelingen' en 'Juniors'. De Vlaamse Sportbond kende in 1939 692 aangesloten renners. Er werden 182 wedstrijden ingericht (14).

BEROEPSRENERS 'A' en 'B'

In de winter van 1940 richtte het Centraal Sportcomité van de L.V.B. uit sportieve overwegingen een tweede categorie profs op, de beroepsrenners 'B'. In feite waren het de 'Onafhankelijken' van voorheen. De categorie beroepsrenners was toen 244 man sterk en op één dag werden er soms drie profwedstrijden verreden, wat organisatorisch en financieel dus niet houdbaar was. Een aanpassing van het wedstrijdreglement drong zich op, behalve voor de provincies Henegouwen, Luik en Limburg vanwege het lage aantal wedstrijden van beroepsrenners aldaar (15).

Vanaf juni 1941 mochten beide profreeksen niet meer samen rijden en op dezelfde dag werd het aantal wedstrijden beperkt : één voor A en twee voor B. 56 renners hadden een A-licentie en 188 een B-vergunning (16).

BEVOORRADING

De renners vertrokken thuis met wat fietsgerief en een knapzak op de rug. Wat kon die knapzak bevatten? Een biefsuk, een stuk boter, enkele sneden brood. Al fietsend, vergezeld van een schare supporters, trokken de renners naar de start. Slechts als de vertrekplaats meer dan 40 km van huis verwijderd lag, gebeurde het dat het spoor genomen werd. In de nabijheid van de vertrekplaats stapten de coureurs zonder schroom of vrees een café binnen. Terwijl de

uitbater de biefstuk braadde, verkleedden zij zich achteraan in een zaaltje, of eventueel in de keuken (17).

Voor klassieke wegwedstrijden van stad tot stad konden de renners hun koffers met kledij afgeven aan een vrachtwagen die ermede naar de aankomstplaats reed.

Wat hadden de renners bij gedurende de wedstrijd? Een tube rond de hals en een andere onder het zadel, een pomp, twee drinkbussen, koeken en wat reparatiemateriaal in de rugzakjes. Zij die gevormd waren in het smokkelen konden bijwijken hieraan soms suikerklontjes en enkele kleine reepjes chocolade toevoegen. Dit waren toen zeer gerantsoeneerde levenswaren.

En wat met de zogenaamde versterkende middelen? Vóór de oorlog waren alcoholische dranken gemengd met eierdooiers in gebruik. Vanaf W.O.II pepten sommige coureurs zich ook op met cafeïnemengsels en/of suikerklontjes met enkele druppels ether (18).

VERPLICHTE TEWERKSTELLING

Bij verordening van 6 oktober 1942 voerde 'Generalbevöllmächtiger für den Arbeitseinsatz', Fritz SAUCKEL, de 'Dienstverpflichtung' in. Het Oostfront leed immers aanzienlijke verliezen en de vrijwillige arbeiders richting Duitsland waren niet talrijk. Alle mannen van 18 tot 50 jaar en alle vrouwen van 21 tot 35 jaar konden een oproepingsbevel verwachten ⁽²⁾.

Ook de Oostendse renner Jean LAROYE (19) werd vanaf 1942 kandidaat-werknemer. Het gebeurde dat er na een wielervedstrijd controle hierover uitgevoerd werd door de bezettende overheid. Wat deden renner Jean, en ook anderen? Bij inschrijving deelden ze de afgevaardigde van de V.W.U. (Vlaamse Wieler Unie) mede, dat ze in geval van controle onmiddellijk na de aankomst rechtstreeks zouden doorrijden naar de plaats waar ze zich verkleed hadden; en hun prijzen in het plaatselijk uitbetalend café niet zouden komen afhalen.

Het is zelfs gebeurd dat er, bij echte of vermeende controle, na het overschrijden van de aankomstlijn onmiddellijk en direct in rennerskledij naar huis gereden werd. De meegereisde supporter kwam de burgerkledij ophalen en bezorgde het aan zijn coureur 's avonds of 's anderendaags te zijnen huize. Nadien werden de prijzen in de loop van de week, volgens een steeds vooraf afgesproken dag, ter gelegenheid van een oeferirit bij de afgevaardigde van de V.W.U. (Vlaamse Wieler Unie) aldaar thuis afgehaald (20).

Zoals men hieruit kan vaststellen, hadden geen renners zin in een buitenlands werkavontuur en ze zochten verwoed naar allerlei manieren om aan de 'Dienstverpflichtung' te ontsnappen.

NIEUW BEGIN

Gedurende W.O.II had de kleine man (en dus ook de sportmens) het zeer moeilijk om te overleven. Hij graaide mee wat er te rapen viel. De fietskosten werden prijzig en het materiaal schaarser. De broodrenner moest leren zijn plan trekken en was aangewezen op zijn eigen handen. Hij moest zelf gaan instaan voor het opknappen en de herstelling van zijn race-fiets en bijbehoren. Na de oorlog plukte hij hiervan de vruchten. Velen van de oorlogswielrenners openden na W.O. II een fietsenzaak.

VERWIJZINGEN

- (1) Rik VAN STEENBERGEN: °Arendonk 9/9/1924 - + Antwerpen 15/5/2003.
Oorlogsresultaten: (K.v.B. = kampioen van België)
1939-41: Als beginnening en junior behaalde hij op de weg 52 + op de piste 47 = 99 zegepralen.
15/8/41: 2e K.v.B. beginnelingen weg
9/11/41: beroepsrenner: K.v.B. omnium piste: 4e als 18-jarige.
1943: weg: K.v.B.: 1e
Ronde van Vlaanderen: 1e
Kamp. van Vlaanderen: 1e
Omloop van de Vlaamse Gewesten: 1e
piste: K.v.B. omnium: 2e
K.v.B. snelheid: 7^e
1944: K.v.B. achtervolging: 1e
K.v.B. omnium: 1e
(Bron = Achiël VAN DEN BROECK, De miljoenenfiets van Rik Van Steenberghe, blz 36
= Velo Gotha 2005, Harry Van den Bremt, Joël Godaert en Paul De Keyser, blz 592-593).
- (2) GELDHOF Patriek en VANYSACKER Dries, En de broodrenner hij fietste verder, Leuven
2005, blz 149.
- (3) Ibidem (2) blz 82 en 149
- (4) Ibid. (2) blz 83
- (5) Ibid. (2) blz 121
- (6) Albéric (Briek) SCHOTTE: ° Kanegem 7/9/1919
Oorlogsresultaten: 1939: Als Onafhankelijke werd hij in 1939 winnaar van de Ronde van het
Westen voor beroepsrenners. Wegens de oorlogsdreiging werd de laatste rit van die Franse
rittenkoers niet gereden. Schotte die op dat ogenblik leider was, werd tot eindwinnaar
uitgeroepen.
1940: Ronde van Vlaanderen: 3e
K.v.B. weg: 4e
1941: Kamp. van Vlaanderen: 1e
K.v.B. weg: 5e
1942: Ronde v. Vlaanderen: 1e
Omloop van de Vlaamse Gewesten: 3e
Parijs-Reims: 4e
1943: Luik-Bastenaken-Luik: 4e
1944: Ronde van Vlaanderen: 2e
Waalse Pijl: 2e
(bron: André Blancke, Ijzeren Briek, .Gent 1987, blz 186 e.v.)
Aanhaling Schotte: "In mijn tijd reed ik de avond voordien met mijn koersfiets naar de
startplaats met twee tuben rond mijn nek. Nu hebben al die coureurs een auto" (Patrick
Cornillie, Alleen dalen gaat vanzelf; blz. 23).
- (7) Vanwalleghe Rik & Decramer Bo, Briek Schotte de laatste der Flandriens, Tiel 1999, blz. 59
Ibid. (2) blz. 83
- (8) Ibid. (2) blz. 155
- (9) = Persoonlijke mededeling Zeemeeuwrenner Pol Maes De Haan 2003
= Zie ook Michel Capon, V.C. De Zeemeeuw Oostende deel 8, Pol Maes, in: De Plate, dec.
2004 blz. 275.
- (10) Ibid. (2) blz. 49
- (11) Ibid. (2) blz. 51
- (12) Ibid. (2) blz. 61
- (13) Ibid. (2) blz. 153
- (14) Ibid. (2) blz. 51

- (15) Ibid. (2) blz. 142
 (16) Ibid. (2) blz. 143
 (17) Ibid. (2) blz. 125
 (18) Mededeling Zeemeeuwrenner Albert Pauwels (Oostende, februari 2004); die eraan toevoegde er zelf nooit geen gebruik van gemaakt te hebben.
 (19) Jean LAROYE (°Oostende 23/12/1923): Was woonachtig bij zijn ouders Paul LAROYE - Fernande CORNU, die de textiel-winkel In 't Molentje-Au Moulin gelegen te Oostende hoek Kapellestraat 56 / Sint Paulusstraat 15 exploiteerden; rechtover Caddy Tailors.
 (20) Mededeling Jean Laroye 31/7/06 en 8/8/06.

Verdere bronnen: eigen verzameling en archief.

AUSREISE - Erlaubnis aus dem Kuestengebiet
 Toelating om het Kustgebied te verlaten
 Permis de sortie de la zone côtière.

Nur gültig in Verbindung mit der Identitätskarte Nr. 195326
 Slechts geldig met de eenzelveigheidskaart Nr.
 Ce permis n'est valable que joint à la carte d'identité No

ausgestellt von der Bürgermeisterei in Ostende am 2.5.42
 afgeleverd door het gemeentebestuur van den
 délivré par l'administration communale de le

Herr / Frau Laroye Jean
 Heer / Mevrouw
 Monsieur / Madame

Mädchenname und Staatsangehörigkeit vor der Verheiratung
 Meisjesnaam en nationaliteit vóór het huwelijk
 Nom de jeune fille et nationalité de l'intéressée avant son mariage :
 23.12.23 Belg.

wohnt in Ostende ist berechtigt sich
 wonende te Ostende is gerechtigd zich
 domicilié(e) à est autorisé(e) de se rendre

von Ostende nach Gent-Brüssel-
 van Ostende naar
 de Antwerpen-

über Brügge und zurück zu begeben.
 over Brügge en terug te begeven.
 par et de rentrer par le même chemin.

Grund Berufsrennfahrer
 Reden
 Raison du voyage

Gültig am bzw. vom 28. Jan. 43 bis 28. VII. 43
 Geldig op, of van
 Valable le, resp. à partir du jusqu'à

Ostende den 28. Jan. 43 le

AUSWEIS Nr. A 13558
 Bewijs Nr.
 Permis No

Das Verkehrs-büro
 Het Verkeersbureau
 L'Agence de Voyage

De "Ausreise" van Jean LAROYE, die toeliet om het spergebied (kust) te verlaten en zich te begeven naar Gent, Brussel of Antwerpen om daar in de plaatselijke velodroom aan wielervedstrijden deel te nemen of er te gaan trainen.



Ichtegem - juniors - 1943

1^o Vandendriessche

1943: Mariakerkenaar Félicien VANDEN DRIESSCHE (° Oostende 08 sep. 1923) wint de juniorswedstrijd te Ichtegem vóór Georges DESPLINTER (° Handzame 28 aug. 1922). Bemerkt de toen zeer grote volkstoeloop.



1944: De 18-jarige Oostendenaar Jean LAROYE wint het kampioenschap van Vlaanderen voor juniors te Rumbeke. Rechts van Jean: Nestor VERSTRAETE. Links: Odo INGELBRECHT en renner Albert PAUWELS (Oostende).